ANNUAL REPORT TO PARLIAMENT

President
of the Treasury Board

Présidente
du Conseil du Trésor

Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

Fiscal Year 1999-2000

Canada

ANNUAL REPORT

Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

Fiscal Year 1999-2000

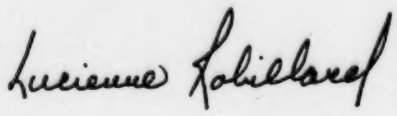
102-07595/

© Her Majesty the Queen in Right of Canada,
represented by the President of the Treasury Board, 2000
Catalogue No. BT76-1/2000
ISBN 0-662-65257-6

This document is available in alternative formats
and on the Treasury Board of Canada Secretariat's Web site at the following address:
http://www.tbs-sct.gc.ca

PRESIDENT'S MESSAGE

I am pleased to table in Parliament the annual *Report on the Application of the* Alternative Fuels Act, for the fiscal year 1999–2000, pursuant to the *Alternative Fuels Act.*



Lucienne Robillard
President of the Treasury Board

Table of Contents

Executive Summary

1. Introduction 1

1.1 *Alternative Fuels Act* 1

2. Compliance with the *Alternative Fuels Act* 2

2.1 New Vehicle Acquisitions 2

2.2 Use of Alternative Transportation Fuels in the Federal Fleet 3

3. Conclusion 5

3.1 Federal Government Commitment 5

3.2 Key Issues Limiting Viability of Alternative Transportation Fuels 6

Annex 1 – Terminology 9

Annex 2 – New Vehicle Acquisitions 11

Annex 3 – Definitions of Table Headings 15

EXECUTIVE SUMMARY

Annual Report on the Application of the *Alternative Fuels Act*

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the Act in respect of all federal government bodies named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

Compliance with the *Alternative Fuels Act*

With regard to the acquisition of alternative transportation fuel (ATF) vehicles, the federal government, through activities of the federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*, is in full compliance and in fact, has exceeded the requirements of the *Alternative Fuels Act* for the third year in a row.

With regard to the use of ATF, federal organizations have indicated that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these to the maximum extent possible.

Requirements of the *Alternative Fuels Act*

The Act requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks and buses operated by federal government departments and agencies use ATF.

For the fiscal year commencing April 1, 1999, the Act required that 75 per cent of newly acquired vehicles, deemed to be both cost-effective and operationally feasible for the use of ATF, be capable of operating on these.

The Act also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use ATF in the operation of any motor vehicle capable of operating on such fuels.

1. INTRODUCTION

The *Alternative Fuels Act* (AFA) requires the President of the Treasury Board to report annually on the application of the Act in respect of all federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act* (FAA).

1.1 *Alternative Fuels Act*

The *Alternative Fuels Act* received Royal Assent on June 22, 1995, and took effect on April 1, 1997. The purpose of the Act is to accelerate the use in Canada of alternative transportation fuels (ATF) in motor vehicles in order to reduce the emission of carbon dioxide and other greenhouse gases, thereby lessening dependence on petroleum-based fuels for transportation. The Act targets the federal vehicle fleet thus providing the government with a leadership role in the use of ATF.

The Act requires that, following a seven-year phase-in period, for the fiscal year commencing April 1, 2004, where it is cost-effective and operationally feasible, 75 per cent of all automobiles, passenger vans, light- and medium-duty trucks and buses operated by federal government departments and agencies, in the aggregate, use ATF.

Specifically, the Act requires departments and agencies to review each new vehicle acquisition in terms of its estimated annual fuel consumption and primary operational tasks, and determine whether using ATF would be both cost-effective and operationally feasible. This has been interpreted to mean that, if a new vehicle is less expensive to operate on ATF in comparison with a conventional fuel, and the vehicle can fulfil its operational duties, then it becomes part of a group of new acquisitions that is viable for operation on ATF.

It is a requirement of the Act that for the fiscal year that began on April 1, 1997, 50 per cent of those vehicles had to have been capable of operating on ATF. For the fiscal year commencing April 1, 1998, the requirement increased to 60 per cent. For the fiscal year commencing April 1, 1999, and for every one thereafter, 75 per cent of the viable vehicles must be capable of operating on ATF.

The Act also requires that, when it is cost-effective and operationally feasible, a federal body shall use ATF in the operation of any motor vehicle capable of operating on such a fuel.

In July 1995, the Treasury Board of Canada Secretariat revised the *Motor Vehicle Policy* to ensure effective application of the Act and its regulations, and to provide leadership and assistance to departments and agencies to help them meet the obligations set forth in the Act.

This is the third annual *Report on the Application of the* Alternative Fuels Act.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the Act. Section 2.1 summarizes the application of the Act in relation to 1999–2000 fiscal year vehicle acquisitions and section 2.2 reports on the extent of ATF usage in the federal fleet during the 1999–2000 fiscal year.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the Act, along with some examples of expansion in the use of ATF and factors limiting its use in the federal fleet.

2. COMPLIANCE WITH THE *ALTERNATIVE FUELS ACT*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, it is reported that the federal government is in full compliance with the Act. Section 2.1 provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the maximum extent possible.

2.1 New Vehicle Acquisitions

The table below provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis for the 1999–2000 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions that should be cost-effective and operationally feasible for ATF use are actually capable of operating on ATF.

Total Number of Vehicles Acquired*	Total Vehicles Cost-effective for Use of an ATF*	Total Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for Use of an ATF*	Actual Number of ATF Vehicles Acquired*	75% Target – Required Acquisitions as per Act*
2,522	331	141	181	106

A summary of the application of the Act on a department/agency basis is contained in Annex 2.

* Definitions of the table headings are contained in Annex 3.

Section 2 of the Report assesses the federal government's compliance with the Act. Section 2.1 summarizes the application of the Act in relation to 1999–2000 fiscal year vehicle acquisitions and section 2.2 reports on the extent of ATF usage in the federal fleet during the 1999–2000 fiscal year.

Section 3 concludes the report with a discussion of the federal government's commitment to continuing to meet the requirements of the Act, along with some examples of expansion in the use of ATF and factors limiting its use in the federal fleet.

2. COMPLIANCE WITH THE *ALTERNATIVE FUELS ACT*

Taking into account the acquisition activities of all departments and agencies, it is reported that the federal government is in full compliance with the Act. Section 2.1 provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis.

Furthermore, it is reported that all vehicles in the federal fleet capable of operating on ATF use these fuels to the maximum extent possible.

2.1 New Vehicle Acquisitions

The table below provides a summary of the application of the Act on a government-wide basis for the 1999–2000 fiscal year. This table illustrates that at least 75 per cent of all new vehicle acquisitions that should be cost-effective and operationally feasible for ATF use are actually capable of operating on ATF.

Total Number of Vehicles Acquired*	Total Vehicles Cost-effective for Use of an ATF*	Total Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for Use of an ATF*	Actual Number of ATF Vehicles Acquired*	75% Target – Required Acquisitions as per Act*
2,522	331	141	181	106

A summary of the application of the Act on a department/agency basis is contained in Annex 2.

---

* Definitions of the table headings are contained in Annex 3.

Meeting and Exceeding the Requirements of the Act

The federal government, through the acquisition activities of departments and agencies, has surpassed the requirements of the Act for the 1999–2000 fiscal year. This pattern can be attributed to the mandate of certain departments and agencies to demonstrate leadership in the use of ATF. These federal organizations have introduced ATF into their 1999–2000 acquisitions to the maximum extent possible.

Using information provided by the departments and agencies and data contained in Public Works and Government Services Canada's Vehicle Statistical Information System (VSIS), it is estimated that 61 per cent of the ATF vehicles purchased in 1999–2000 are factory produced and that 39 per cent are converted after acquisition. These results represent the best estimate available at the time this report was tabled.

2.2 Use of Alternative Transportation Fuels in the Federal Fleet

The Act requires federal bodies to use an ATF in the operation of any motor vehicle in the federal fleet already capable of operating on such a fuel to the maximum extent possible, where cost-effective and operationally feasible.

The following table summarizes the estimated fuel consumption by fuel type for the 1999–2000 fiscal year for the 17 departments and agencies with the largest fleets.

Fuel Type	Estimated Number of Vehicles	Total Estimated Annual Consumption	Average Annual Consumption Per Vehicle
Conventional Fuels			
Gasoline [1]	19,827	67,940,784 L	3,427 L
Diesel	1,943	7,035,291 L	3,620 L
Alternative Fuels			
Natural Gas	381	1,307,981 kg	3,433 kg
Propane	257	591,362 L	2,301 L
Ethanol 85	20	19,775 L	989 L
Methanol 85 [2]	29	98,600	3,400
Electric	5	data not available	data not available
Total	22,462		

Several federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the FAA, have stated that Ethanol 10 blend (E10) is used to the greatest extent possible in their gasoline vehicles. For natural gas and propane, consumption statistics include dedicated and bi-fuel applications.

---

[1] **Gasoline**: Gasoline consumption figures include Ethanol 10 because reliable data on total fuel consumption of Ethanol 10 fuel are not available. Sales of this fuel are not always tracked individually in the current reporting systems by either the oil companies or the fleet management system contractors. As a result, Ethanol 10 is tracked as part of the reported data, either with Ethanol 85 or with gasoline.

[2] **Methanol 85**: Although the vehicles are equipped with Methanol 85 compatible engines, the estimated annual consumption figures are in litres of gasoline because records indicate that there are no stations selling Methanol 85 in the areas where the vehicles are being utilised. However, the vehicles are all running on ethanol 10.

The following table summarizes the estimated fuel consumption by fuel type for the 1999–2000 fiscal year for the 17 departments and agencies with the largest fleets.

Fuel Type	Estimated Number of Vehicles	Total Estimated Annual Consumption	Average Annual Consumption Per Vehicle
Conventional Fuels			
Gasoline [1]	19,827	67,940,784 L	3,427 L
Diesel	1,943	7,035,291 L	3,620 L
Alternative Fuels			
Natural Gas	381	1,307,981 kg	3,433 kg
Propane	257	591,362 L	2,301 L
Ethanol 85	20	19,775 L	989 L
Methanol 85 [2]	29	98,600	3,400
Electric	5	data not available	data not available
Total	**22,462**		

Several federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the FAA, have stated that Ethanol 10 blend (E10) is used to the greatest extent possible in their gasoline vehicles. For natural gas and propane, consumption statistics include dedicated and bi-fuel applications.

---

[1] **Gasoline**: Gasoline consumption figures include Ethanol 10 because reliable data on total fuel consumption of Ethanol 10 fuel are not available. Sales of this fuel are not always tracked individually in the current reporting systems by either the oil companies or the fleet management system contractors. As a result, Ethanol 10 is tracked as part of the reported data, either with Ethanol 85 or with gasoline.

[2] **Methanol 85**: Although the vehicles are equipped with Methanol 85 compatible engines, the estimated annual consumption figures are in litres of gasoline because records indicate that there are no stations selling Methanol 85 in the areas where the vehicles are being utilised. However, the vehicles are all running on ethanol 10.

3. CONCLUSION

3.1 Federal Government Commitment

During the 1999–2000 fiscal year, the federal government, through the activities of the federal bodies named in schedules I, I.1 and II of the FAA, has fully complied with the requirements of the AFA. It should be noted that the federal government also complied during the 1997–98 and 1998–99 fiscal years.

The federal government is committed to continuing to comply with the requirements of the Act and is committed to demonstrating leadership in the attainment of all federal environmental objectives. Expanding the current use of ATF and ATF vehicles remains a priority with departments and agencies as long as the use of use of such products is cost-effective and operationally feasible for their specific requirements.

The items below illustrate the expansion of the use of ATF by some federal government organizations during the 1999–2000 fiscal year:

1. Since Natural Resources Canada has added an Ethanol 85 blend (E85) refuelling facility located at its headquarters in Ottawa for its E85 vehicles, the department has provided E85 to Agriculture and Agri-Food Canada, Transport Canada as well as Environment Canada for their E85 vehicles.

2. Correctional Service Canada has installed a number of bulk alternative refuelling stations at sites across Canada. There are currently 5 propane and 16 natural gas refuelling stations directly on-site.

3. Public Works and Government Services has completed the installation of two natural gas vehicle refuelling appliances at a PWGSC building site in Ottawa.

It continues to be the experience of the federal government that the availability of ATF vehicles and associated ATF infrastructure has not yet materialized to the extent first envisaged when the AFA was passed in June 1995. To date, the federal government has encountered many issues that place practical limitations on the use of ATF and ATF vehicles. The resolution of many of these issues will surely lead to the acquisition of more ATF vehicles for the federal fleet and greater use of ATF across the federal government.

3.2 Key Issues Limiting Viability of Alternative Transportation Fuels

Despite the commitment of the federal government to increase the use of ATF in the federal fleet, a number of external factors continues to limit the feasibility of using ATF vehicles. During the past three fiscal years, the acquisition of ATF vehicles and the use of ATF was curtailed by a limited ATF infrastructure across many parts of the country and a limited selection and availability of appropriate ATF vehicles from manufacturers.

The items below summarize some of the key issues that have limited the use of ATF vehicles and ATF in the federal government during the 1999–2000 fiscal year:

1. During the 1999–2000 fiscal year, there continued to be a limited supply of factory produced ATF vehicles, in comparison with the number of gasoline models, suitable for federal government operations.

2. Compared to similar classes of gasoline vehicles, premiums for the acquisition of factory produced ATF vehicles range from $3,078 to $7,039 for propane and natural gas vehicles and from $517 to $1,917 for Ethanol 85 vehicles. The cost of after-market conversion kits ranges from $3,310 to $4,495 for propane and natural gas applications. It is generally the case that the lower-priced kits are indicative of earlier, lower technology while the higher priced ones reflect newer, cleaner technology.

3. Vehicle manufacturers are not producing ATF vehicles in the numbers originally anticipated and the availability of ATF vehicles in Canada is dictated by the demand by the US market. Furthermore, inconsistent and delayed manufacturer delivery schedules for ATF vehicles create difficulties for federal departments when planning and budgeting for their acquisitions.

4. Natural gas, propane and Ethanol 85 infrastructure is limited; supply of these fuel types is unreliable outside of urban areas and supplier hours of operation are often limited.

5. The effectiveness and quality of vehicle conversion kits are questionable when emissions-testing analysis of converted vehicles reveals higher emissions in comparison to a gasoline vehicle. As well, the highly sophisticated onboard diagnostic computers in new vehicles have severely curtailed the after-market conversion industry's ability to convert engines properly.

6. The availability and operating hours of approved warranty service facilities offering routine maintenance and repair services for factory produced or converted ATF vehicles are limited, thereby restricting the operational feasibility of using an ATF vehicle in many locations. Also, some departments have noted that the limited number of approved warranty service facilities has resulted in higher maintenance and repair costs.

7. Some areas still restrict the use of propane vehicles, for example in underground parking garages and on some airport tarmacs.

8. The addition of an ATF tank sometimes affects the operational capabilities of vehicles. For example, available cargo space is often reduced.

9. The relatively low average annual kilometres travelled by federal vehicles make it less likely that ATF use will be cost-effective.

ANNEX 1 – TERMINOLOGY

The following section provides definitions of the frequently used terms in this Report.

Motor Vehicle

For the purposes of reporting on the AFA, motor vehicle is defined as including automobiles, passenger vans, light- or medium-duty trucks and buses.

Alternative Transportation Fuel

Alternative transportation fuel, or ATF, is prescribed by regulation to include, but is not limited to, ethanol, methanol, propane gas, natural gas, hydrogen or electricity when used as a sole source of direct propulsion energy.

The definition of ATF is extended to include blended fuels when an ATF makes up at least 50 per cent of the blend for the purposes of *acquiring* motor vehicles. Flex-fuel and bi-fuel vehicles are also considered to be ATF vehicles for the purposes of *acquiring* motor vehicles.

For the purposes of *using* ATFs, the definition of ATF is also extended to include bio-diesel and blended fuels to the extent that any of the approved ATFs appear in the blend.

Bi-fuel Vehicle

A vehicle with two separate fuel systems that operates on either fuel (e.g. a bi-fuel gasoline/propane vehicle can operate on either gasoline or propane).

Flex-fuel Vehicle

A vehicle with a single fuel system that operates on one of two different fuels alone or on a blend of the two (e.g. an E85 vehicle can operate on gasoline alone or on any blend of gasoline and ethanol to a maximum of 85 per cent ethanol).

Cost-effective

A vehicle is considered cost-effective for ATF use if it can be demonstrated that the additional cost of either converting a vehicle to use ATF or acquiring a factory produced ATF vehicle will be recovered in the form of fuel savings over the life of the vehicle.

Where net fuel savings are greater than $1, a vehicle is considered cost-effective for ATF use.

Operationally Feasible

A vehicle is considered to be operationally feasible for ATF use when it can be demonstrated that the vehicle will continue to be able to fulfil its primary operational tasks.

The definition of operational feasibility will vary across departments and agencies according to a wide range of variables, including: the specific travel patterns of each vehicle; the mandate of the department or agency; the availability of ATF supply in all locations the vehicle will travel; vehicle performance requirements; and vehicle availability or availability of a suitable conversion kit.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

ANNEX 2 – NEW VEHICLE ACQUISITIONS

The table below summarizes the application of the Act for the 1998–99 fiscal year on a department/agency basis. The information reported is the result of consultation with each department and agency.

Departments and agencies included in schedules I, I.1 and II of the FAA that *did not* acquire any new vehicles during the 1998–99 fiscal year are not included in this list; however, they, too, are in compliance with the Act.

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-Effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE 1				
Agriculture and Agri-Food Canada	87	18	0	7
Citizenship and Immigration Canada	**17**	**1**	**0**	**0**
Department of Canadian Heritage	3	0	0	0
Department of Finance Canada	**1**	**0**	**0**	**0**
Department of Foreign Affairs and International Trade	1	0	0	0
Environment Canada	**65**	**38**	**10**	**14**
Fisheries and Oceans	142	43	0	0
Health Canada	**33**	**9**	**1**	**2**
Human Resources Development Canada	82	0	0	2
Indian and Northern Affairs Canada	**16**	**0**	**0**	**0**
Industry Canada	34	2	1	4
National Defence	**660**	**6**	**0**	**1**
Natural Resources Canada	26	7	4	7
Public Works and Government Services Canada	**47**	**10**	**10**	**15**
Transport Canada	41	20	19	22
Treasury Board of Canada Secretariat	**1**	**0**	**0**	**0**
Veterans Affairs Canada	7	0	0	0
Western Economic Diversification Canada	**1**	**0**	**0**	**0**
Totals for Schedule I	**1,264**	**154**	**45**	**74**

ANNEX 2 – NEW VEHICLE ACQUISITIONS

The table below summarizes the application of the Act for the 1998–99 fiscal year on a department/agency basis. The information reported is the result of consultation with each department and agency.

Departments and agencies included in schedules I, I.1 and II of the FAA that *did not* acquire any new vehicles during the 1998–99 fiscal year are not included in this list; however, they, too, are in compliance with the Act.

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-Effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE 1				
Agriculture and Agri-Food Canada	87	18	0	7
Citizenship and Immigration Canada	**17**	**1**	**0**	**0**
Department of Canadian Heritage	3	0	0	0
Department of Finance Canada	**1**	**0**	**0**	**0**
Department of Foreign Affairs and International Trade	1	0	0	0
Environment Canada	**65**	**38**	**10**	**14**
Fisheries and Oceans	142	43	0	0
Health Canada	**33**	**9**	**1**	**2**
Human Resources Development Canada	82	0	0	2
Indian and Northern Affairs Canada	**16**	**0**	**0**	**0**
Industry Canada	34	2	1	4
National Defence	**660**	**6**	**0**	**1**
Natural Resources Canada	26	7	4	7
Public Works and Government Services Canada	**47**	**10**	**10**	**15**
Transport Canada	41	20	19	22
Treasury Board of Canada Secretariat	**1**	**0**	**0**	**0**
Veterans Affairs Canada	7	0	0	0
Western Economic Diversification Canada	**1**	**0**	**0**	**0**
Totals for Schedule I	**1,264**	**154**	**45**	**74**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-Effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE I.1				
Atlantic Canada Opportunities Agency	6	0	0	0
Canada Customs and Revenue Agency	**81**	**8**	**5**	**26**
Canadian Grain Commission	1	0	0	0
Canadian International Development Agency	**1**	**0**	**0**	**0**
Correctional Service of Canada	171	82	82	65
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	**1**	**0**	**0**	**0**
National Archives of Canada	2	1	0	0
National Parole Board	**1**	**0**	**0**	**0**
Office of the Commissioner of Official Languages	1	0	0	0
Privy Council Office	**1**	**0**	**0**	**0**
Public Service Commission	1	0	0	0
Registrar of the Supreme Court of Canada and that portion of the public service of Canada appointed under subsection 12(2) of the *Supreme Court Act*	**3**	**0**	**0**	**0**
Registry of the Federal Court of Canada	1	0	0	0
Registry of the Tax Court of Canada	**2**	**0**	**0**	**0**
Royal Canadian Mounted Police	822	66	2	10
Statistics Canada	**2**	**0**	**0**	**0**
Totals for Schedule I.1	**1,097**	**157**	**89**	**101**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-Effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE II				
Atomic Energy Control Board	4	0	0	0
Canadian Centre for Management Development	**1**	**0**	**0**	**0**
Canadian Food Inspection Agency	86	3	0	0
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	**1**	**0**	**0**	**0**
National Research Council of Canada	17	0	0	0
Parks Canada Agency	**51**	**17**	**7**	**6**
The National Battlefields Commission	1	0	0	0
Totals for Schedule II	**161**	**20**	**7**	**6**
Total for All Schedules	**2,522**	**331**	**141**	**181**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-Effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE I.1				
Atlantic Canada Opportunities Agency	6	0	0	0
Canada Customs and Revenue Agency	**81**	**8**	**5**	**26**
Canadian Grain Commission	1	0	0	0
Canadian International Development Agency	**1**	**0**	**0**	**0**
Correctional Service of Canada	171	82	82	65
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec	**1**	**0**	**0**	**0**
National Archives of Canada	2	1	0	0
National Parole Board	**1**	**0**	**0**	**0**
Office of the Commissioner of Official Languages	1	0	0	0
Privy Council Office	**1**	**0**	**0**	**0**
Public Service Commission	1	0	0	0
Registrar of the Supreme Court of Canada and that portion of the public service of Canada appointed under subsection 12(2) of the *Supreme Court Act*	**3**	**0**	**0**	**0**
Registry of the Federal Court of Canada	1	0	0	0
Registry of the Tax Court of Canada	**2**	**0**	**0**	**0**
Royal Canadian Mounted Police	822	66	2	10
Statistics Canada	**2**	**0**	**0**	**0**
Totals for Schedule I.1	**1,097**	**157**	**89**	**101**

Department or Agency	Number of Vehicles Acquired	Vehicles Cost-Effective for ATF Use	Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use	Actual Number of ATF Vehicles Acquired
SCHEDULE II				
Atomic Energy Control Board	4	0	0	0
Canadian Centre for Management Development	1	0	0	0
Canadian Food Inspection Agency	86	3	0	0
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	1	0	0	0
National Research Council of Canada	17	0	0	0
Parks Canada Agency	51	17	7	6
The National Battlefields Commission	1	0	0	0
Totals for Schedule II	**161**	**20**	**7**	**6**
Total for All Schedules	**2,522**	**331**	**141**	**181**

ANNEX 3 – DEFINITIONS OF TABLE HEADINGS

Department or Agency

All federal government bodies (departments and agencies) named in schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act* that made vehicle acquisitions during the 1999–2000 fiscal year.

Number of Vehicles Acquired

The total number of vehicles acquired by the departments and/or agencies during the 1999–2000 fiscal year.

Vehicles Cost-effective for ATF Use

Number of 1999–2000 vehicle acquisitions considered to be no more costly to operate on ATF in comparison to a conventional fuel.

Vehicles Cost-effective and Operationally Feasible for ATF Use

Number of 1999–2000 vehicle acquisitions considered to be no more costly to operate on ATF in comparison to a conventional fuel *and* able to fulfil their operational roles while using ATF.

Actual Number of ATF Vehicles Acquired

The actual number of 1999–2000 vehicle acquisitions that are capable of operating on ATF.

75% Target – Required Acquisitions as per Act

Total number of 1999–2000 vehicle acquisitions that should be capable of operating on ATF as per the *Alternative Fuels Act*.

For the 1999–2000 fiscal year, the Act requires that 75 per cent of all vehicle acquisitions that are determined to be both cost-effective and operationally feasible for ATF use should be capable of operating on ATF.

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

Présidente
du Conseil du Trésor

President
of the Treasury Board

Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Exercice financier 1999-2000

Canada

RAPPORT ANNUEL

Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Exercice financier 1999-2000

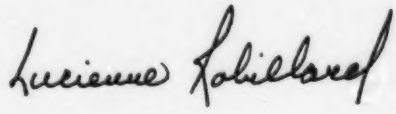
© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 2000
N° de catalogue BT76-1/2000
ISBN 0-662-65257-6

Ce document est disponible en médias substituts
et sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, à l'adresse suivante :
http://www.tbs-sct.gc.ca

MESSAGE DE LA PRÉSIDENTE

J'ai le plaisir de déposer au Parlement le *Rapport sur l'application de la* Loi sur les carburants de remplacement, prévu aux termes de cette Loi, pour l'exercice financier 1999-2000.

La présidente du Conseil du Trésor,



Lucienne Robillard

Table des matières

Résumé

1. Introduction 1

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement* 1

2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement* 2

2.1 Acquisitions de nouveaux véhicules 2

2.2 Utilisation de carburants de remplacement pour véhicules dans le parc automobile fédéral 3

3. Conclusion 5

3.1 Engagement du gouvernement fédéral 5

3.2 Facteurs clés limitant la viabilité des carburants de remplacement pour véhicules 6

Annexe 1 – Terminologie 9

Annexe 2 – Acquisitions de nouveaux véhicules 11

Annexe 3 – Définitions des en-têtes de tableau 15

RÉSUMÉ

Rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* (LCR) exige que le président du Conseil du Trésor fasse rapport chaque année sur l'application de la Loi pour tous les organismes gouvernementaux fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

En ce qui concerne l'acquisition des véhicules à carburants de remplacement pour véhicules (CRV), grâce aux activités menées par les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le gouvernement fédéral a respecté pleinement et, en fait, a excédé les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une troisième année d'affilée.

Les organismes fédéraux ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux CRV les utilisent autant que possible.

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Aux termes de la Loi, après une période d'application graduelle de sept ans, pour l'exercice débutant le 1er avril 2004, si cela est rentable et possible, 75 % de l'ensemble des automobiles, des fourgonnettes, des véhicules utilitaires légers et moyens et des autobus des ministères et des organismes fédéraux doivent utiliser des CRV.

Pour l'exercice débutant le 1er avril 1999, la Loi exigeait, si l'utilisation des CRV était jugée rentable et possible, que 75 % des nouveaux véhicules devaient pouvoir utiliser ces carburants.

La Loi exige également que, si cela est rentable et possible, un organisme fédéral devra utiliser des CRV dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner avec ces carburants.

1. INTRODUCTION

La *Loi sur les carburants de remplacement* (LCR) exige que le président du Conseil du Trésor fasse rapport chaque année sur l'application de la Loi pour tous les organismes gouvernementaux fédéraux (ministères et organismes) mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* a été sanctionnée le 22 juin 1995 et est entrée en vigueur le 1er avril 1997. Elle a pour objet d'accélérer le rythme de l'utilisation, au Canada, des carburants de remplacement pour véhicules (CRV) dans les véhicules automobiles afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre, ce qui diminuerait la dépendance aux produits à base de pétrole pour le transport. La Loi vise le parc automobile fédéral. Le gouvernement joue donc un rôle de premier plan dans l'utilisation des CRV.

Aux termes de la Loi, après une période d'application graduelle de sept ans, pour l'exercice débutant le 1er avril 2004, si cela est rentable et possible, 75 % de l'ensemble des automobiles, des fourgonnettes, des véhicules utilitaires légers et moyens et des autobus utilisés par des ministères et des organismes fédéraux doivent aussi utiliser des CRV.

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en fonction de la consommation annuelle estimative de carburant et des tâches opérationnelles principales de celui-ci. Elle exige également qu'ils établissent s'il serait rentable et possible d'utiliser les CRV. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher de faire fonctionner un véhicule aux CRV qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fera dorénavant partie d'un groupe de nouvelles acquisitions qui peuvent fonctionner aux CRV.

La Loi exige que, pour l'exercice débutant le 1er avril 1997, 50 % de ces véhicules devaient pouvoir fonctionner aux CRV. Pour l'exercice débutant le 1er avril 1998, cette proportion devait passer à 60 %. Pour l'exercice débutant le 1er avril 1999 et pour les suivants, 75 % des véhicules « viables » devront pouvoir fonctionner aux CRV.

La Loi exige également que si c'est rentable et possible, un organisme fédéral devra utiliser des CRV dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner avec ces carburants.

En juillet 1995, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a révisé la *Politique sur les véhicules automobiles* pour s'assurer que la Loi et ses règlements sont appliqués efficacement, et pour aider les ministères et organismes désireux de s'acquitter des obligations prévues par la Loi.

Le présent document constitue le troisième *Rapport annuel sur l'application de la* Loi sur les carburants de remplacement.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

À la section 2 du rapport, on évalue dans quelle mesure le gouvernement fédéral se conforme à la Loi. À la section 2.1, on résume l'application de la Loi à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 1999-2000, et la section 2.2 fait état du degré d'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral durant l'exercice 1999-2000.

En conclusion, la section 3 du rapport traite de l'engagement du gouvernement fédéral à se conformer aux exigences de la Loi et fournit quelques exemples de l'expansion de l'utilisation des CRV et de certains facteurs qui restreignent leur utilisation dans le parc automobile fédéral.

2. CONFORMITÉ À LA *LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, on rapporte que le gouvernement fédéral respecte entièrement la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, on rapporte que tous les véhicules du parc automobile fédéral pouvant fonctionner aux CRV utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Acquisitions de nouveaux véhicules

Le tableau suivant résume l'application de la Loi à l'échelon gouvernemental au cours de l'exercice financier 1999-2000. Ce tableau montre qu'au moins 75 % de toutes les acquisitions de nouveaux véhicules pour lesquels l'utilisation des CRV devrait être rentable et possible peuvent effectivement fonctionner aux CRV.

Nombre total de véhicules acquis*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible*	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux CRV acquis*	Objectif de 75 % – Acquisitions exigées par la Loi*
2 522	331	141	181	106

L'annexe 2 résume l'application de la Loi par ministère et organisme.

* L'annexe 3 renferme les définitions des en-têtes de tableau.

À la section 2 du rapport, on évalue dans quelle mesure le gouvernement fédéral se conforme à la Loi. À la section 2.1, on résume l'application de la Loi à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 1999-2000, et la section 2.2 fait état du degré d'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral durant l'exercice 1999-2000.

En conclusion, la section 3 du rapport traite de l'engagement du gouvernement fédéral à se conformer aux exigences de la Loi et fournit quelques exemples de l'expansion de l'utilisation des CRV et de certains facteurs qui restreignent leur utilisation dans le parc automobile fédéral.

2. CONFORMITÉ À LA *LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, on rapporte que le gouvernement fédéral respecte entièrement la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, on rapporte que tous les véhicules du parc automobile fédéral pouvant fonctionner aux CRV utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Acquisitions de nouveaux véhicules

Le tableau suivant résume l'application de la Loi à l'échelon gouvernemental au cours de l'exercice financier 1999-2000. Ce tableau montre qu'au moins 75 % de toutes les acquisitions de nouveaux véhicules pour lesquels l'utilisation des CRV devrait être rentable et possible peuvent effectivement fonctionner aux CRV.

Nombre total de véhicules acquis*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible*	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux CRV acquis*	Objectif de 75 % – Acquisitions exigées par la Loi*
2 522	331	141	181	106

L'annexe 2 résume l'application de la Loi par ministère et organisme.

---

* L'annexe 3 renferme les définitions des en-têtes de tableau.

Respecter, voire excéder les exigences de la Loi

Le gouvernement fédéral a excédé les exigences de la Loi grâce aux acquisitions des ministères et organismes durant l'exercice 1999-2000. Cette tendance peut être attribuée au mandat de certains ministères et organismes, qui consiste à montrer l'exemple quant à l'utilisation des CRV. Ces ministères et organismes ont assuré que leurs acquisitions de 1999-2000 utilisent autant que possible des CRV.

D'après l'information fournie par les ministères et organismes et les données contenues dans le système d'information statistique sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, il est estimé que 61 % des véhicules à CRV achetés en 1999-2000 sont produits en usine et 39 % sont convertis après leur acquisition. Ces résultats représentent la meilleure évaluation disponible au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation de carburants de remplacement pour véhicules dans le parc automobile fédéral

La Loi exige que les organismes fédéraux se servent, si cela est rentable et dans toute la mesure du possible, des CRV pour faire fonctionner tout véhicule automobile du parc automobile fédéral qui peut déjà être utilisé avec un tel carburant.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par catégorie de carburant pour l'exercice 1999-2000, et ce pour les 17 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Catégories de carburant	Nombre estimé de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence [1]	19 827	67 940 784 L	3 427 L
Carburant diesel	1 943	7 035 291 L	3 620 L
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	381	1 307 981 kg	3 433 kg
Propane	257	591 362 L	2 301 L
Éthanol 85	20	19 775 L	989 L
Méthanol 85 [2]	29	98 600	3 400
Électricité	5	Données non disponibles	Données non disponibles
Total	22 462		

Plusieurs ministères et organismes fédéraux qui apparaissent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP ont indiqué qu'ils utilisent, autant que possible, le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

---

[1] **Essence** : Les quantités d'essence incluent les quantités du carburant mixte éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation totale d'éthanol 10. Les ventes de ce carburant ne sont pas toujours consignées sur une base individuelle dans les systèmes de rapport actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est consigné dans les données déclarées, soit avec l'éthanol 85, soit avec l'essence.

[2] **Méthanol 85** : Bien que les véhicules soient dotés de moteurs pouvant fonctionner au carburant mixte méthanol 85, les estimations annuelles sont exprimées en litres d'essence, parce que nos dossiers indiquent qu'il n'y a pas de stations qui vendent du méthanol 85 dans les régions où les véhicules sont utilisés. Toutefois, ces véhicules utilisent tous de l'éthanol 10.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par catégorie de carburant pour l'exercice 1999-2000, et ce pour les 17 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Catégories de carburant	Nombre estimé de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence [1]	19 827	67 940 784 L	3 427 L
Carburant diesel	1 943	7 035 291 L	3 620 L
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	381	1 307 981 kg	3 433 kg
Propane	257	591 362 L	2 301 L
Éthanol 85	20	19 775 L	989 L
Méthanol 85 [2]	29	98 600	3 400
Électricité	5	Données non disponibles	Données non disponibles
Total	**22 462**		

Plusieurs ministères et organismes fédéraux qui apparaissent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP ont indiqué qu'ils utilisent, autant que possible, le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

---

1 **Essence** : Les quantités d'essence incluent les quantités du carburant mixte éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation totale d'éthanol 10. Les ventes de ce carburant ne sont pas toujours consignées sur une base individuelle dans les systèmes de rapport actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est consigné dans les données déclarées, soit avec l'éthanol 85, soit avec l'essence.

2 **Méthanol 85** : Bien que les véhicules soient dotés de moteurs pouvant fonctionner au carburant mixte méthanol 85, les estimations annuelles sont exprimées en litres d'essence, parce que nos dossiers indiquent qu'il n'y a pas de stations qui vendent du méthanol 85 dans les régions où les véhicules sont utilisés. Toutefois, ces véhicules utilisent tous de l'éthanol 10.

3. CONCLUSION

3.1 Engagement du gouvernement fédéral

Au cours de l'exercice 1999-2000, les activités menées par les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de se conformer entièrement aux exigences de la LCR. Il convient de noter que le gouvernement fédéral les a respectées également durant les exercices financiers 1997-1998 et 1998-1999.

Le gouvernement fédéral est résolu à continuer d'observer les exigences de la Loi et à agir en tant que chef de file en vue d'atteindre les objectifs fédéraux en matière d'environnement. L'utilisation accrue de CRV et de véhicules utilisant ces carburants demeure une priorité pour les ministères et organismes du gouvernement en autant que l'utilisation de ces produits soit rentable et possible par rapport à leurs besoins particuliers.

Voici quelques exemples des manières dont certaines organisations fédérales ont accru l'utilisation de CRV durant l'exercice financier 1999-2000 :

1. Depuis que Ressources naturelles Canada a ajouté une installation de distribution de carburant mixte éthanol 85 (E85) à son administration centrale à Ottawa pour ses véhicules qui utilisent ce carburant, ce ministère approvisionne Agriculture et Agroalimentaire Canada, Transports Canada et Environnement Canada en E85.

2. Service correctionnel Canada a installé un certain nombre de stations de stockage de carburant de remplacement en vrac à divers endroits dans tout le Canada. Il y a actuellement directement sur place 5 stations de propane et 16 stations de gaz naturel.

3. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a terminé l'installation de deux dispositifs d'approvisionnement en gaz naturel à son administration centrale à Ottawa.

L'expérience du gouvernement fédéral continue de démontrer que la disponibilité des véhicules aux CRV et de l'infrastructure qui y est associée ne s'est pas encore concrétisée dans la mesure d'abord prévue lors de l'adoption de la LCR en juin 1995. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral s'est buté à de nombreux problèmes qui imposent des limites d'ordre pratique à l'utilisation des CRV et des véhicules fonctionnant aux CRV. En réglant bon nombre de ces problèmes, on pourra sûrement acquérir plus de véhicules fonctionnant aux CRV pour le parc automobile fédéral et se servir davantage des CRV dans l'ensemble du gouvernement fédéral.

3.2 Facteurs clés limitant la viabilité des carburants de remplacement pour véhicules

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter la concrétisation de cet engagement. Durant les trois derniers exercices financiers, une infrastructure restreinte dans de nombreux coins du pays et un choix et une disponibilité limités de véhicules aux CRV appropriés offerts par les fabricants, entre autres facteurs, ont restreint l'acquisition de véhicules aux CRV et l'utilisation des CRV.

Voici un résumé des principaux problèmes qui ont limité l'utilisation des véhicules fonctionnant aux CRV et des CRV au gouvernement fédéral au cours de l'exercice 1999-2000.

1. L'exercice 1999-2000 s'est encore caractérisé par un approvisionnement limité en véhicules fonctionnant aux CRV produits en usine, comparativement au nombre de modèles à essence, qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral.

2. En comparaison avec les catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules aux CRV produits en usine variaient entre 3 078 $ et 7 039 $, dans le cas des véhicules fonctionnant au propane et au gaz naturel et entre 517 $ et 1 917 $, pour les véhicules utilisant le carburant mixte éthanol 85. Les coûts supplémentaires pour les trousses de conversion au propane et au gaz naturel variaient de 3 310 $ à 4 495 $. Les trousses dont le prix est moins élevé révèlent généralement une technologie plus ancienne et moins au point, tandis que celles dont le prix est plus élevé indiquent une meilleure technologie, plus récente et plus propre.

3. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas le nombre prévu initialement de véhicules fonctionnant aux CRV et leur disponibilité au Canada est dictée par la demande sur le marché des États-Unis. De plus, les calendriers non homogènes et non respectés de livraison des véhicules fonctionnant aux CRV permettent difficilement aux ministères fédéraux de planifier l'acquisition de ces véhicules dans leur budget.

4. Les infrastructures pour le gaz naturel, le gaz propane et l'éthanol 85 sont limitées; on ne peut pas se fier à l'approvisionnement de ces carburants à l'extérieur des régions urbaines et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent réduites.

5. L'efficacité et la qualité des trousses de conversion de véhicules sont discutables, parce que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle une concentration d'émissions plus élevée que dans les véhicules à essence. De plus, les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules ont beaucoup limité la capacité de l'industrie de bien convertir les moteurs.

6. La disponibilité et les heures d'ouverture des services de garantie agréés qui offrent des services d'entretien et de réparation courants des véhicules produits en usine ou convertis aux CRV sont limitées, ce qui restreint, du point de vue opérationnel, les possibilités d'utiliser un véhicule aux CRV à de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité des services de garantie agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.

7. L'utilisation des véhicules au propane reste limitée dans certains secteurs, comme les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.

8. L'ajout d'un réservoir à CRV réduit parfois la capacité des véhicules. Par exemple, l'espace de chargement disponible est souvent réduit.

9. Compte tenu de la moyenne assez faible de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral, il est moins probable que l'utilisation des CRV soit rentable.

ANNEXE 1 – TERMINOLOGIE

Dans la section suivante, on définit les termes usuels du présent rapport.

Véhicule automobile

Pour les rapports concernant la LCR, l'expression « véhicule automobile » comprend les automobiles, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires légers ou moyens et les autobus.

Carburant de remplacement pour véhicules

Sont notamment compris dans les carburants de remplacement pour véhicules (CRV), tel que prescrit par le règlement, l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

La définition des CRV inclut les carburants mixtes constitués au moins à 50 % d'un carburant de remplacement pour *l'acquisition* de véhicules automobiles. Cette définition vise également les véhicules polycarburants et les véhicules bicarburants aux fins de l'*acquisition* de véhicules automobiles.

Dans le contexte de l'utilisation des CRV, la définition des CRV inclut aussi les biocarburants diesels et les carburants mixtes, si l'un des carburants approuvés entre dans la composition du mélange aux fins de *l'utilisation* de carburants de remplacement pour véhicules.

Véhicule bicarburant

Un véhicule équipé de deux systèmes d'alimentation distincts qui peut utiliser deux carburants différents (p. ex. un véhicule bicarburant à essence/au propane peut fonctionner à l'essence et au propane).

Véhicule polycarburant

Un véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser un ou deux carburants différents seuls ou un mélange des deux (un véhicule E85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol, où l'éthanol peut représenter jusqu'à 85 % du carburant mixte utilisé).

Rentable

L'utilisation de CRV dans un véhicule est considérée comme rentable si on peut démontrer que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de CRV ou le coût d'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux CRV produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant durant la vie du véhicule.

Si les économies nettes de carburant sont supérieures à 1 $, le véhicule est considéré comme étant rentable par rapport à l'utilisation de CRV.

Possible

On estime qu'il est possible d'utiliser un véhicule fonctionnant aux CRV si on peut démontrer que le véhicule continuera de remplir ses tâches opérationnelles principales.

La définition de la possibilité opérationnelle variera, selon les ministères et organismes, en fonction d'une multitude de variables, dont les trajets précis de chaque véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité de l'approvisionnement en CRV dans tous les endroits où le véhicule se déplace, les exigences de rendement du véhicule, et la disponibilité du véhicule ou la disponibilité d'une trousse de conversion valable.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

ANNEXE 2 – ACQUISITIONS DE NOUVEAUX VÉHICULES

Le tableau suivant résume l'application de la Loi dans les ministères et organismes durant l'exercice 1998-1999. Les données fournies résultent d'une consultation tenue avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP qui *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 1998-1999 ne figurent pas dans cette liste; cependant, ils observent eux aussi la Loi.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	16	0	0	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	**87**	**18**	**0**	**7**
Anciens Combattants Canada	7	0	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	**17**	**1**	**0**	**0**
Défense nationale	660	6	0	1
Développement des ressources humaines Canada	**82**	**0**	**0**	**2**
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0	0	0
Environnement Canada	**65**	**38**	**10**	**14**
Industrie Canada	34	2	1	4
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	**1**	**0**	**0**	**0**
Ministère des Finances Canada	1	0	0	0
Ministère du Patrimoine canadien	**3**	**0**	**0**	**0**
Pêches et Océans	142	43	0	0
Ressources naturelles Canada	**26**	**7**	**4**	**7**
Santé Canada	33	9	1	2
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	**1**	**0**	**0**	**0**
Transports Canada	41	20	19	22
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	**47**	**10**	**10**	**15**
Totaux de l'annexe I	**1 264**	**154**	**45**	**74**

ANNEXE 2 – ACQUISITIONS DE NOUVEAUX VÉHICULES

Le tableau suivant résume l'application de la Loi dans les ministères et organismes durant l'exercice 1998-1999. Les données fournies résultent d'une consultation tenue avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP qui *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 1998-1999 ne figurent pas dans cette liste; cependant, ils observent eux aussi la Loi.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	16	0	0	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	87	18	0	7
Anciens Combattants Canada	7	0	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	17	1	0	0
Défense nationale	660	6	0	1
Développement des ressources humaines Canada	82	0	0	2
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0	0	0
Environnement Canada	65	38	10	14
Industrie Canada	34	2	1	4
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	1	0	0	0
Ministère des Finances Canada	1	0	0	0
Ministère du Patrimoine canadien	3	0	0	0
Pêches et Océans	142	43	0	0
Ressources naturelles Canada	26	7	4	7
Santé Canada	33	9	1	2
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1	0	0	0
Transports Canada	41	20	19	22
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	47	10	10	15
Totaux de l'annexe I	**1 264**	**154**	**45**	**74**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I.1				
Agence canadienne de développement international	1	0	0	0
Agence de promotion économique du Canada atlantique	**6**	**0**	**0**	**0**
Agence des douanes et du revenu du Canada	81	8	5	26
Archives nationales du Canada	**2**	**1**	**0**	**0**
Bureau du Conseil privé	1	0	0	0
Commissariat aux langues officielles	**1**	**0**	**0**	**0**
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission de la fonction publique	**1**	**0**	**0**	**0**
Commission nationale des libérations conditionnelles	1	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	**1**	**0**	**0**	**0**
Gendarmerie royale du Canada	822	66	2	10
Greffe de la Cour canadienne de l'impôt du Canada	**2**	**0**	**0**	**0**
Greffe de la Cour fédérale du Canada	1	0	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la Loi sur la Cour suprême	**3**	**0**	**0**	**0**
Service correctionnel Canada	171	82	82	65
Statistique Canada	2	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	**1 097**	**157**	**89**	**101**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	86	3	0	0
Agence Parcs Canada	**51**	**17**	**7**	**6**
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	1	0	0	0
Centre canadien de gestion	**1**	**0**	**0**	**0**
Commission de contrôle de l'énergie atomique	4	0	0	0
Commission des champs de bataille nationaux	**1**	**0**	**0**	**0**
Conseil national de recherches du Canada	17	0	0	0
Totaux de l'annexe II	**161**	**20**	**7**	**6**
Totaux de toutes les annexes	**2 522**	**331**	**141**	**181**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I.1				
Agence canadienne de développement international	1	0	0	0
Agence de promotion économique du Canada atlantique	6	0	0	0
Agence des douanes et du revenu du Canada	81	8	5	26
Archives nationales du Canada	2	1	0	0
Bureau du Conseil privé	1	0	0	0
Commissariat aux langues officielles	1	0	0	0
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission de la fonction publique	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	1	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	1	0	0	0
Gendarmerie royale du Canada	822	66	2	10
Greffe de la Cour canadienne de l'impôt du Canada	2	0	0	0
Greffe de la Cour fédérale du Canada	1	0	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la Loi sur la Cour suprême	3	0	0	0
Service correctionnel Canada	171	82	82	65
Statistique Canada	2	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	**1 097**	**157**	**89**	**101**

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	86	3	0	0
Agence Parcs Canada	**51**	**17**	**7**	**6**
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	1	0	0	0
Centre canadien de gestion	**1**	**0**	**0**	**0**
Commission de contrôle de l'énergie atomique	4	0	0	0
Commission des champs de bataille nationaux	**1**	**0**	**0**	**0**
Conseil national de recherches du Canada	17	0	0	0
Totaux de l'annexe II	**161**	**20**	**7**	**6**
Totaux de toutes les annexes	**2 522**	**331**	**141**	**181**

ANNEXE 3 – DÉFINITIONS DES EN-TÊTES DE TABLEAU

Ministère ou Organisme

Tous les organismes du gouvernement fédéral (ministères ou organismes), mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui ont acquis des véhicules durant l'exercice 1999-2000.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères et/ou organismes durant l'exercice 1999-2000.

Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable

Le nombre de véhicules acquis en 1999-2000 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux CRV qu'au carburant traditionnel.

Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible

Le nombre de véhicules acquis en 1999-2000 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux CRV qu'au carburant traditionnel *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant des CRV.

Nombre réel de véhicules aux CRV acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 1999-2000 qui peuvent fonctionner aux CRV.

Objectif de 75 % - Acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 1999-2000 qui devraient fonctionner aux CRV suivant la *Loi sur les carburants de remplacement.*

Pour l'exercice 1999-2000, la Loi exige que 75 % de tous les véhicules acquis pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible devraient pouvoir fonctionner aux CRV.